

## **PARECER N°                   , DE 2013**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 434, de 2011, do Senador Blairo Maggi, que *altera a Lei n° 7.183, de 5 de abril de 1984, para modificar a jornada de trabalho do aeronauta.*

RELATOR: Senador **PAULO PAIM**

### **I – RELATÓRIO**

Esta Comissão examina, em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado n° 434, de 2011, do nobre Senador Blairo Maggi, que pretende introduzir modificações na legislação que rege a jornada de trabalho dos aeronautas.

Na sua parte substancial, o projeto prevê que a jornada de trabalho do aeronauta será de 14 horas, se integrante de uma tripulação mínima, simples ou composta. O texto proposto também introduz modificações nas normas que regem o período de sobreaviso, folgas, tempo de adestramento em simulador e limites de tempo de vôo e de pousos permitidos para uma jornada.

Em sua justificção, o autor afirma que há uma excessiva rigidez na legislação que regulamenta a jornada de trabalho do aeronauta. Destaca, também, que as normas foram concebidas em um momento histórico em que a utilização do modal aéreo e a tecnologia embarcada nas aeronaves eram muito diferentes do que são na atualidade. Em resumo o objetivo da proposta seria a modernização da legislação.

Em 6 de dezembro de 2011 foi realizada Audiência Pública para instruir a matéria, nesta Comissão de Assuntos Sociais – CAS, em atendimento aos Requerimentos n°s 54 e 64, de 2011-CAS, de iniciativa do Senador Vicentinho Alves. O processado também recebeu manifestação

(Moção nº 129, de 2011, apresentada pelo Deputado Luis Carlos Gondim, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo) pela rejeição da proposta.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

## **II – ANÁLISE**

A regulamentação da jornada de trabalho dos aeronautas insere-se no campo temático do Direito do Trabalho. Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, prevista no art. 61 da Constituição Federal. Cabe ao Congresso Nacional para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta.

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o presente projeto de lei.

Observados esses pressupostos, temos que a proposição original não apresenta vícios de inconstitucionalidade, nem de ilegalidade.

No mérito, entretanto, não estamos convencidos da validade das alterações propostas. O tema é complexo e talvez não possa ser disciplinado por uma norma apenas: na audiência pública realizada no âmbito desta Comissão foi sugerida uma regulamentação para longo curso, uma para táxi aéreo e outra para vôo doméstico. Há que considerar, também, variações na atividade que vai da aviação comercial, agrícola e executiva aos táxis aéreos.

São inúmeras situações diferenciadas que exigem tratamento compatível com essas especificidades e, em se tratando de jornada de trabalho, o fator fadiga acaba sendo o mais relevante na definição dos limites do tempo de trabalho e de descanso. Como sabemos, esse fator é definido a partir de um conjunto completo de condições e de ambiente de trabalho e depende até das condições físicas pessoais do aeronauta.

Além disso, ao modificar a legislação sobre a jornada de trabalho estaríamos alterando um fator que não é independente dentro do Sistema de Aviação Civil. É preciso verificar quais os impactos dessas alterações no trabalho de outros profissionais ligados à essa atividade, no controle de tráfego aéreo e na infraestrutura aeroportuária. Em última instância, não se pode mexer em apenas um dos fios da rede sem afetar os demais.

A legislação, então, deve ser flexível, mas compatível com as situações específicas que se pretende disciplinar. Nessas circunstâncias, a negociação coletiva e uma discussão pública e democrática da questão são absolutamente necessárias. Precisamos de novas audiências públicas e novas manifestações de especialistas e profissionais da área. Tudo deve ser visualizado dentro de um contexto que trate da regulamentação geral da aviação civil.

Aumentar a carga horária diária, semanal ou mensal, então, como pretende o projeto, pode até ser uma alternativa em alguns casos, mas como regra geral é quase impraticável. Isso iria, ademais, na contramão de tudo o que vem sendo discutido pelas centrais, confederações e sindicatos, como política geral, global e não específica. Estamos dando precedência à discussão sobre a redução da jornada.

Por todas essas razões, entendemos que a regulamentação em análise precisa de estudos técnicos mais minuciosos, que extrapolem os limites da legislação que se pretende modificar. Só assim será possível encontrar um consenso. Então, apesar dos argumentos válidos apresentados em defesa da proposta, consideramos inoportuna a sua aprovação.

### **III – VOTO**

Pelo exposto, opinamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator